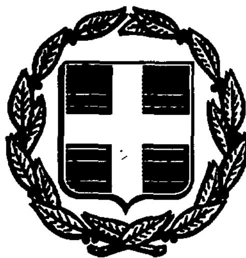


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1987	ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 762

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Π. 80967

Χορήγηση περιορισμένου πτυχίου ραδιοτηλεφωνητή σε χειριστές αεροσκαφών.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του Νόμου 1504/84 που κυρώνει τη Διεθνή Σύμβαση Τηλεπικοινωνιών (Ναϊρόμπι 1982) σε συνδυασμό με εκείνες του Διεθνή Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών (Γενεύη 1979) που είναι προσαρτημένος στη Σύμβαση.

β) Του Ν.Δ. 2625/53 και του εκτελεστικού αυτού Π.Δ. 220/71 «Περί Γενικών Πτυχίων Χειριστού Ασυρμάτου».

γ) Του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα» (ΦΕΚ 137).

δ) Της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ΔΟΝΣ/16669/18.2.87 «Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 90).

2. Το με αριθ. Β3/Δ/18670/1889/28.5.1987 έγγραφο της Υ.Π.Α., αποφασίζουμε:

Καθορίζουμε την ισχύ, τα προσόντα, τη διαδικασία και την αρμοδιότητα χορήγησης του περιορισμένου πιστοποιητικού ραδιοτηλεφωνητή, όπως αυτό περιγράφεται στο άρθρο 44 του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών ως εξής:

α. 1) Οι κάτοχοι του περιορισμένου πιστοποιητικού ραδιοτηλεφωνητή, χορηγουμένου από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορούν να εκτελούν τη ραδιοτηλεφωνική Υπηρεσία μόνο σταθμών αεροσκαφών που λειτουργούν στις καθοριζόμενες στο άρθρο 8 του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών αποκλειστικές ζώνες συχνοτήτων για την κινητή αεροναυτική υπηρεσία και την υπηρεσία αεροναυτικής ραδιοπλοηγήσεως και υπό τον όρο ότι η λειτουργία των σταθμών αυτών περιλαμβάνει μόνο τον χειρισμό απλών εξωτερικών κομβίων και όχι ρύθμιση στοιχείων τα οποία προσδιορίζουν τη συχνότητα λειτουργίας των σταθμών αυτών και ότι η σταθερότητα των συχνοτήτων διατηρείται από τον ίδιο τον πομπό μέσα στα όρια ανοχών που καθορίζονται στο παράρτημα 7 του Δ.Κ.Ρ.

2. Χειριστές αεροσκαφών που χειρίζονται ραδιοτηλεφωνικές συσκευές όπως οι παραπάνω, πρέπει να είναι κάτοχοι τουλάχιστον του περιορισμένου πιστοποιητικού ραδιοτηλεφωνητή.

Από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται οι μαθητευόμενοι χειριστές αεροσκαφών, όταν κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής τους εκτελούν πτήσεις μόνοι τους (SOLO) και με την προϋπόθεση ότι έχουν από την Υ.Π.Α. ισχύουσα άδεια μαθητευόμενου χειριστή αεροσκάφους.

3. Τα περιορισμένα πιστοποιητικά Ραδιοτηλεφωνητή της αλλοδαπής μπορούν να αναγνωρίζονται ως ισότιμα προς εκείνο που χορηγείται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ελληνικής Δημοκρατίας, μετά από σύμφωνη γνώμη 3μελούς Επιτροπής αποτελούμενης από ειδικούς υπαλλήλους της Δ/νσης Ταχυδρομείων – Επικοινωνιών του Υπ.Μ.Ε. και της Υ.Π.Α.

β. Προσόντα – εξεταστέα μαθήματα.

Το περιορισμένο πιστοποιητικό ραδιοτηλεφωνητή χορηγείται σε άτομα ηλικίας άνω των 18 ετών, ύστερα από εξέταση στα πιο κάτω οριζόμενα μαθήματα:

1. Πρακτική γνώση της ραδιοτηλεφωνικής εκμετάλλευσης και διαδικασιών στην κινητή Αεροναυτική υπηρεσία: Η εξέταση αυτή είναι προφορική στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα, η δε εξεταστέα ύλη περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής της απόφασης.

2. Ικανότητα σωστής μεταβίβασης και λήψης: Η εξέταση αυτή περιλαμβάνει τη μεταβίβαση, με μικρόφωνο, ή χωρίς, ενός κειμένου, αεροπορικού κυρίως περιεχομένου, είκοσι (20) τουλάχιστον λέξεων στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα, αριθμών και συντετμημένων εκφράσεων έτσι όπως αυτές χρησιμοποιούνται στις αερεπίγειες επικοινωνίες.

Επίσης περιλαμβάνει λήψη, με ακουστικά, ανάλογου κειμένου, αριθμών και συντετμημένων εκφράσεων, όπως αυτά περιγράφονται πιο πάνω.

3. Γραπτή και προφορική εξέταση στην Αγγλική γλώσσα: Μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα απλού αγγλικού κειμένου και αντίστροφα, αεροπορικού κυρίως περιεχομένου. Μετάφραση αριθμού Αγγλικών και Ελληνικών λέξεων – φράσεων του αυτού, όπως πιο πάνω περιεχομένου, στις αντίστοιχες Ελληνικές και Αγγλικές.

4. Γενική γνώση των κανονισμών που εφαρμόζονται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες και ειδικότερα εκείνων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ζωής. Η εξέταση γίνεται γραπτή και προφορική και η εξεταστέα ύλη περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι.

γ. Θεωρείται επιτυχών ο υποψήφιος που σε καθένα από τα τέσσερα πιο πάνω μαθήματα των υποπαραγράφων β1, β2, β3 και β4, έχει πάρει βαθμό έξι (6) και πάνω με κλίμακα βαθμολογίας από μηδέν (0) έως δέκα (10).

δ. Διαδικασία χορηγήσεως του περιορισμένου πιστοποιητικού ραδιοτηλεφωνητή:

1. Οι εξετάσεις για τη χορήγηση του ανωτέρω πιστοποιητικού διενεργούνται από τη Δ/νση Ταχυδρομείων – Επικοινωνιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στην Αθήνα, ή και σε άλλες πόλεις της Ελληνικής Επικράτειας, από την ίδια υπηρεσία, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις (ικανός αριθμός υποψηφίων και δυνατότητα συγκροτήσεως εξεταστικής επιτροπής).

ε. Ως προς το χρόνο και τον τρόπο διενέργειας των εξετάσεων, της συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών, τη βαθμολόγηση των γραπτών, την έκδοση των αποτελεσμάτων και κάθε άλλη λεπτομέρεια που αναφέρεται στη διαδικασία χορήγησης του πιο πάνω πιστοποιητικού εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του ΒΔ 220/1971 «περί χορηγήσεως γενικών πτυχίων Ραδιοτηλεφωνητού».

στ. Η απόφαση αυτή ισχύει από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, οπότε και καταργούνται οι με αριθ. 2721/24.2.1978 (ΦΕΚ 291/Β/78) και 22337/29.11.1984 (ΦΕΚ 851/Β/4.12.1984) αποφάσεις.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 14 Δεκεμβρίου 1987

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Η Ύλη και τα παραδείγματα επελέγησαν από:

α. Τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας παράρτημα 10 τόμος ΙΙ – Απρίλιος 1985.

β. Το Εγχειρίδιο ραδιοτηλεφωνίας ICAO/DOC 9432-AN/925/1η έκδοση 1984.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΟΡΙΣΜΟΙ

1. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – SERVICES

– Κινητή Αεροναυτική Υπηρεσία (ΚΑΥ) – AERONAUTICAL MOBILE SERVICE: Κινητή υπηρεσία μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών αεροσκαφών, ή μεταξύ σταθμών αεροσκαφών στην οποία μπορεί να συμμετέχουν και σταθμοί ναυαγοσωστικών. Επίσης, μπορεί σ' αυτή να συμμετέχουν σταθμοί ραδιοφάρων ενδείξεως θέσεως κινδύνου, οι εκπομπές των οποίων σε καθορισμένες συχνότητες κινδύνου και ανάγκης διευκολύνουν τις υπηρεσίες διάσωσης.

– Υπηρεσία Αεροναυτικής Ραδιοπλοήγησης (ΥΑΡ) – AERONAUTICAL RADIO NAVIGATION SERVICE: Υπηρεσία ραδιοπλοήγησης που έχει σκοπό την παροχή εξυπηρέτησης για την κανονική και ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών.

– Αεροναυτική Τηλεπικοινωνιακή Υπηρεσία – (AERONAUTICAL TELECOMMUNICATION SERVICE): Τηλεπικοινωνιακή Υπηρεσία για αεροναυτικούς σκοπούς.

2. ΣΤΑΘΜΟΙ – STATIONS

– Αεροναυτικός Σταθμός – AERONAUTICAL STATION: Σταθμός ξηράς της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις ο αεροναυτικός σταθμός μπορεί να είναι εγκατεστημένος σε πλοίο ή θαλάσσια εξέδρα.

– Σταθμός Αεροσκάφους – AIRCRAFT STATION: Κινητός σταθμός της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας, που βρίσκεται σε αεροσκάφος, εκτός από σταθμό σωστικού μέσου.

3. ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ – COMMUNICATIONS METHODS

– Τηλεπικοινωνία – TELECOMMUNICATION: Κάθε μεταβίβαση, εκπομπή ή λήψη σημείων, σημάτων, γραφής, εικόνων και ήχων ή πληροφοριών οποιασδήποτε φύσεως με ασύρματο ή οπτικό μέσο ή άλλο ηλεκτρομαγνητικό σύστημα.

– Επικοινωνία Αέρος – Εδάφους – AIR TO GROUND COMMUNICATION: Επικοινωνία μιας μόνο κατεύθυνσης, από αεροσκάφη προς σταθμούς ή τοποθεσίες στην επιφάνεια της γης.

– Επικοινωνία Εδάφους – Αέρος – GROUND – TO AIR COMMUNICATION: Επικοινωνία μιας μόνο κατεύθυνσης από σταθμούς ή σημεία της επιφάνειας της γης προς αεροσκάφη.

– Τηλεπικοινωνία Απλής Κατεύθυνσης – SIMPLEX: Μέθοδος κατά την οποία η τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμών σε δεδομένη στιγμή γίνεται προς μία μόνο κατεύθυνση.

– Αερεπίγεια επικοινωνία – AIR-GROUND COMMUNICATION: Αμφίπλωρη επικοινωνία μεταξύ αεροσκαφών και σταθμών ή τοποθεσιών στην επιφάνεια της γης.

– Τυφλή Εκπομπή – BLIND TRANSMISSION: Εκπομπή ενός σταθμού σε άλλο, σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί αμφίφορη επικοινωνία αλλά πιστεύεται ότι ο καλούμενος σταθμός είναι σε θέση να λάβει την εκπομπή.

– Γενική Εκπομπή – BROADCAST: Εκπομπή πληροφοριών σχετικών με την αεροναυτιλία, η οποία δεν απευθύνεται σε ορισμένο σταθμό ή σταθμούς.

– Επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής Λήψης – READBACK: Διαδικασία, σύμφωνα με την οποία ο σταθμός που λαμβάνει το μήνυμα το επαναλαμβάνει ολόκληρο ή μέρος του για επιβεβαίωση της ορθής λήψης.

4. ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ – FREQUENCIES

– Πρωτεύουσα Συχνότητα – PRIMARY FREQUENCY: Συχνότητα ραδιοτηλεφωνίας που εκχωρείται σε αεροσκάφος, σαν συχνότητα πρώτης εκλογής, για αερεπίγειες επικοινωνίες σε ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο.

– Δευτερεύουσα Συχνότητα – SECONDARY FREQUENCY: Συχνότητα ραδιοτηλεφωνίας που εκχωρείται σε αεροσκάφος σαν συχνότητα δεύτερης εκλογής, για αερεπίγειες επικοινωνίες σε ραδιοτηλεφωνικό δίκτυο.

5. ΔΙΑΦΟΡΑ – MISCELLANEOUS

– Αναφορά Πτήσης – AIR REPORT: Αναφορά από αεροσκάφος σε πτήση που συντάσσεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα περί αναφοράς της θέσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του αεροσκάφους και μετεωρολογικών συνθηκών.

– Απόλυτος Ύψος – ALTITUDE: Η κατακόρυφη απόσταση οριζοντίου επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου, που θεωρείται σαν σημείο, μετρημένη από τη μέση στάθμη θαλάσσης.

– Αυτόματο Ημερολόγιο Τηλεπικοινωνιών – AUTOMATIC TELEMMUNICATION LOG: Καταγραφή των ενεργειών σταθμού αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών με ηλεκτρικά ή μηχανικά μέσα.

– Επίπεδο Πτήσης – FLIGHT LEVEL: Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, που σχετίζεται με τη συγκεκριμένη πίεση 1013.2 MBS και διαχωρίζεται από άλλες όμοιες επιφάνειες με καθορισμένες διαφορές πίεσης.

– Σχετικό Ύψος – HEIGHT: Η κατακόρυφη απόσταση ενός επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, μετρημένη από ορισμένη θέση.

– Ενδείκτης Τοπωνυμίας – LOCATION INDICATOR: Κωδικοποιημένη ομάδα από 4 γράμματα, που σχηματίζεται σύμφωνα με τους κανόνες της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και προσδιορίζει την τοποθεσία σταθερού αεροναυτικού σταθμού.

– Αγγελία – NOTAM: Αγγελία η οποία περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν την εγκατάσταση, κατάσταση ή αλλαγή οποιασδήποτε αεροναυτικής ευκολίας, εξυπηρέτησης, διαδικασίας ή επικίνδυνης κατάστασης, που η έγκαιρη γνώση τους είναι απαραίτητη στο προσωπικό που ασχολείται με τη διεξαγωγή των πτήσεων.

– Αγγελία Τάξης Ι – CLASS I DISTRIBUTION: Αγγελία που μεταβιβάζεται με τηλεπικοινωνιακά μέσα.

– Αγγελία Τάξης ΙΙ – CLASS II DISTRIBUTION: Αγγελία

που μεταβιβάζεται με άλλα μέσα εκτός από τηλεπικοινωνιακά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

2.1. ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΧΡΟΝΟΥ

Ο Διεθνής Συντονισμένος Χρόνος* (UTC) χρησιμοποιείται από όλους τους σταθμούς της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών. Τα μεσάνυκτα προσδιορίζονται ως 2400 ώρα, για το τέλος της ημέρας, και ως 0000 για την αρχή της ημέρας.

* UTC = Universal Coordinated time = Διεθνής Συντονισμένος χρόνος.

2.2. ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΑ

Κάθε σταθμός της υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών τηρεί γραπτό ή αυτόματο ημερολόγιο τηλεπικοινωνιών, εκτός από τους σταθμούς αεροσκαφών για τους οποίους δεν απαιτείται τήρηση τέτοιου ημερολογίου, όταν βρίσκονται σε απευθείας ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία με αεροναυτικό σταθμό.

Σημείωση: Το ημερολόγιο τηλεπικοινωνιών χρησιμεύει για τη διασφάλιση του χειριστή σε περιπτώσεις ελέγχου των ενεργειών του κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του. Αυτό μπορεί να χρησιμεύσει επίσης και σαν νομικό τεκμήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΙΝΗΤΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΓΕΝΙΚΑ

3.1. Οσάκις είναι απαραίτητο ένας σταθμός αεροσκάφους να εκπέμφει σήματα για την εκτέλεση δοκιμών ή ρυθμίσεων, τα οποία είναι πιθανόν να παρεμβάλουν την εργασία ενός γειτονικού αεροναυτικού σταθμού, τότε ο σταθμός αεροσκάφους ζητεί τη συγκατάθεση του αεροναυτικού σταθμού πριν αρχίσει να εκπέμπει. Αυτές οι εκπομπές πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο.

3.2. Οσάκις είναι απαραίτητο ένας σταθμός της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας να εκπέμψει σήματα δοκιμών είτε για τη ρύθμιση του πομπού του, πριν από μία κλήση, είτε για τη ρύθμιση του δέκτη του, τότε τα σήματα αυτά δεν θα πρέπει να διαρκούν περισσότερο από 10 δευτερόλεπτα, αποτελούνται δε στη ραδιοτηλεφωνία από μία σειρά αριθμών που εκφωνούνται (ONE TWO, THREE κ.λπ.) και που ακολουθούνται από το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που εκπέμπει τα σήματα δοκιμών.
Αυτές οι εκπομπές πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο.

3.3. Η ευθύνη για την επίτευξη επικοινωνίας ανήκει στο σταθμό ο οποίος έχει μηνύματα για μεταβίβαση, εκτός αν έχει γίνει διαφορετική ρύθμιση.
ΣΥΣΤΑΣΗ: Μετά την πρώτη κλήση που έκανε ένας αεροναυτικός σταθμός μεσολαβεί ένας χρόνος 10 δευτερολέπτων πριν γίνει δεύτερη κλήση. Αυτό γίνεται για την αποφυγή εκπομπών που δεν είναι απαραίτητες, αν ο αεροναυτικός σταθμός έχει ήδη λάβει την αρχική κλήση και είναι έτοιμος να απαντήσει.

3.4. Όταν ένας αεροναυτικός σταθμός καλείται ταυτόχρονα από αρκετούς σταθμούς αεροσκαφών, ο αεροναυτικός σταθμός καθορίζει τη σειρά επικοινωνίας με αυτούς.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

4.1. Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται
4.1.1. ΣΥΣΤΑΣΗ: Γενικά οι ραδιοτηλεφωνικές αερεπίγειες επικοινωνίες πρέπει να γίνονται στη γλώσσα που κανονικά χρησιμοποιείται από το σταθμό εδάφους.

Σημείωση: Η γλώσσα που κανονικά χρησιμοποιείται από το σταθμό εδάφους είναι δυνατό να μην είναι η γλώσσα του κράτους όπου βρίσκεται εγκαταστημένος ο σταθμός.

4.1.2. ΣΥΣΤΑΣΗ: Μέχρι να βρεθεί και να υιοθετηθεί ένας πιο κατάλληλος τύπος διαλέκτου για διεθνή χρήση στις αεροναυτικές ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες, πρέπει να χρησιμοποιείται, για το σκοπό αυτό, η Αγγλική γλώσσα. Η γλώσσα αυτή πρέπει να χρησιμοποιείται από όλους τους σταθμούς εδάφους που εξυπηρετούν καθορισμένους αερολιμένες και αεροδιαδρόμους οι οποίοι χρησιμοποιούνται από τις διεθνείς αεροσυγκοινωνίες μετά, φυσικά, από σχετική αίτηση σταθμού αεροσκάφους που δεν έχει τη δυνατότητα να επικοινωνήσει στη γλώσσα που καθορίζεται στην πιο πάνω παράγραφο 4.1.1.

4.2. Συλλαβισμός λέξεων στη Ραδιοτηλεφωνία
– Για το συλλαβισμό στη ραδιοτηλεφωνία ονομάτων, συντμήσεων και λέξεων που η προφορά τους μπορεί να προκαλέσει αμφιβολίες χρησιμοποιείται το ραδιοτηλεφωνικό αλφάβητο που παρατίθεται πιο κάτω:

Γράμμα	Λέξη	(Κατά προσέγγιση προφορά) Αναπαράσταση με Λατινικό αλφάβητο
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE or SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOH TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIRRAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM or OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-Ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

4.3. Μεταβίβαση αριθμών στη ραδιοτηλεφωνία
– Όλοι οι αριθμοί, εκτός από τις ακέραιες χιλιάδες, μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά. Οι ακέραιες χιλιάδες μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη THOUSAND.

Παράδειγμα:

Αριθμός	Μεταβίβαση
10	ONE ZERO
75	SEVEN FIVE
100	ONE ZERO, ZERO

583	FIVE EIGHT THREE
5000	FIVE THOUSAND
11000	ONE ONE THOUSAND
25000	TWO FIVE THOUSAND
38143	THREE EIGHT ONE FOUR THREE

– Οι δεκαδικοί αριθμοί μεταβιβάζονται σύμφωνα με τα αμέσως επόμενα δύο παραδείγματα.

Η υποδιαστολή τίθεται στην κατάλληλη θέση και αποδίδεται με τη λέξη DECIMAL.

Παράδειγμα:

Αριθμός	Μεταβίβαση
100.3	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38143.9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

Σημείωση: Για τη διάκριση των συχνοτήτων VHF δεν χρησιμοποιούνται περισσότερα από δύο δεκαδικά ψηφία.

Παράδειγμα:

Αριθμός	Μεταβίβαση
118.0	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.1	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE
118.125	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE TWO
118.150	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE FIVE

– Όταν μεταβιβάζεται η ώρα, κανονικά, μόνο η μεταβίβαση των πρώτων λεπτών απαιτείται. Κάθε ψηφίο προφέρεται χωριστά. Οι ώρες μεταβιβάζονται μόνο σε περίπτωση που υπάρχει πιθανότητα να δημιουργηθεί σύγχυση.

Παράδειγμα:

Ώρα	Μεταβίβαση
0920	TOO ZE-RO ή ZERO NINE-er TOO ZE-RO
1643	FOW-er TREE ή WUN SIX FOW-er TREE

4.4. Προφορά αριθμών στην Ραδιοτηλεφωνία.

Αριθμός ή Σημείο	Προφορά
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
DECIMAL	DAY - SEE - MAL
THOUSAND	TOU - SAND

Σημείωση: Οι συλλαβές που έχουν γραφεί με κεφαλαία γράμματα τονίζονται ιδιαίτερα π.χ. οι δύο συλλαβές της λέξης ZE - RO τονίζονται και οι δύο, ενώ στη λέξη FOW-er τονίζεται μόνο η πρώτη συλλαβή.

4.5. Τεχνική μεταβίβασης

Για να μη δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στις επικοινωνίες, κάθε γραπτό μήνυμα πρέπει να διαβάζεται πριν μεταβιβαστεί.

Οι μεταβιβάσεις γίνονται με τρόπο σύντομο, καταληπτό και σε τόνο κανονικής συνδιάλεξης, γίνεται δε πλήρης χρήση των τυποποιημένων φρασεολογιών, που περιγράφονται στις σχετικές διαδικασίες και εγχειρίδια του ICAO.

Η τεχνική ομιλίας στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή καταληπτότητα κάθε μεταβίβασης. Για να εκπληρωθεί ο σκοπός αυτός, το προσωπικό αέρος και το προσωπικό εδάφους πρέπει:

α) Να προφέρει κάθε λέξη καθαρά και με ευκρίνεια.

β) Να διατηρεί ομοιόμορφη ταχύτητα ομιλίας η οποία να μην υπερβαίνει τις 100 λέξεις το λεπτό. Όταν το μήνυμα μεταβιβάζεται σε αεροσκάφος, το περιεχόμενο του οποίου είναι ανάγκη να καταγραφεί, η ταχύτητα μεταβίβασης πρέπει να μειωθεί ανάλογα, ώστε η καταγραφή να γίνεται με ευχέρεια. Πριν και μετά από τη μεταβίβαση των αριθμών, πρέπει να γίνεται μικρή παύση, για ευκολότερη λήψη και κατανόησή τους.

γ) Να διατηρεί σταθερή ένταση φωνής.

δ) Να εξοικειωθεί με την τεχνική λειτουργίας του μικροφώνου, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τη διατήρηση σταθερής απόστασης από αυτό, στις περιπτώσεις που δεν χρησιμοποιείται διαμορφωτής σταθερής στάθμης.

ε) Να διακόπτει τη μεταβίβαση, προσωρινά, όταν πρέπει να γυρίσει το κεφάλι του μακριά από το μικρόφωνο.

Τέλος, η τεχνική μεταβίβασης ομιλίας πρέπει πάντοτε να προσαρμόζεται στις επικρατούσες συνθήκες επικοινωνίας.

4.6. Λέξεις και φράσεις που χρησιμοποιούνται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες. Στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες χρησιμοποιούνται οι παρακάτω λέξεις και φράσεις, οι οποίες έχουν την έννοια που αναφέρεται έναντι αυτών.

Φράση	Έννοια
ACKNOWLEDGE	«Γνωρίστε μου αν λάβατε, καταλάβατε το μήνυμα αυτό».
AFFIRM	«ΝΑΙ».
APPROROVED	«Η ενέργεια που προτείνεται εγκρίνεται».
BREAK	«Γνωρίζεται διαχωρισμός μεταξύ των μερών του μηνύματος» (χρησιμοποιείται όταν δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των μερών του μηνύματος).
BREAK BREAK	«Γνωρίζεται διαχωρισμός μεταξύ μηνυμάτων που μεταβιβάζονται σε διαφορετικά αεροσκάφη σε περιοχή μεγάλης κίνησης».
CANCEL	«Ακυρώστε την εξουσιοδότηση που δόθηκε προηγουμένως».
CHECK	«Εξετάστε ένα σύστημα ή μία διαδικασία (συνήθως)».
CLEARED	«Εξουσιοδοτήσθε να ενεργήσετε σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται».
CONFIRM	«πήρα ορθά αυτά που ακολουθούν...» ή «πήρατε ορθά αυτό το μήνυμα».
CONTACT	«Επικοινωνείστε με...»
CORRECT	«Αυτό είναι ορθό».
CORRECTION	«Έχει γίνει λάθος σ' αυτή τη μεταβίβαση (ή στο μήνυμα που προσδιορίζεται). Το ορθό είναι...»
DISREGARD	«Θεωρείστε ότι αυτή η μεταβίβαση δεν έγινε»
GO AHEAD	«Προβείτε στη μεταβίβαση του μηνύματός σας»
HOW DO YOU READ	Ποία είναι η καταληπτότητα της εκπομπής μου».

I SAY AGAIN	«Επαναλαμβάνω για σαφήνεια ή έμφαση».
MONITOR	«Ακροασθείτε στη (συχνότητα).
NEGATIVE	«Όχι» ή «Δεν παρέχεται έγκριση» ή «Αυτό δεν είναι ορθό»
OVER	«Η μεταβίβασή μου τελείωσε και αναμένω απάντησή σας» Σημείωση: Δεν χρησιμοποιείται κανονικά σε επικοινωνίες VHF.
OUT	«Η παρούσα ανταπόκριση τελείωσε και δεν αναμένεται απάντηση». Σημείωση: Δεν χρησιμοποιείται κανονικά σε επικοινωνίες VHF.
READ BACK	«Επαναλαμβάνω ολόκληρο το μήνυμα (ή κάποιο συγκεκριμένο μέρος του) όπως ακριβώς το ελάβατε».
RECLEARED	«Έχει γίνει άλλαγή στην τελευταία εξουσιοδότηση που σας δόθηκε και η νέα εξουσιοδότηση τροποποιεί ολόκληρη την προηγούμενη ή μέρος της».
REPORT	«Δώστε μου την εξής πληροφορία...»
REQUEST	«Θα ήθελα να μου πείτε ή θέλω να πάρω...»
ROGER	Έχω λάβει όλη την τελευταία εκπομπή σας».
SAY AGAIN	«Επαναλάβατε ολόκληρο ή το εξής μέρος της τελευταίας μεταβίβασής σας».
SPEAK SLOWER	«Ελαττώστε το ρυθμό ομιλίας σας».
STANDBY	«Περιμένετε και θα σας καλέσω».
VERIFY	«Ελέξτε και επιβεβαιώστε το κείμενο με τον εκδότη».
WILCO	(Συντομευμένη έκφραση του «WILL COMPLY») ή «Κατανοώ το μήνυμά σας και θα συμμορφωθώ με αυτό».
WORDS TWICE	α) Σαν αίτηση (από το λαμβάνοντα σταθμό) «Η επικοινωνία είναι δύσκολη. Παρακαλώ μεταβιβάστε κάθε λέξη η ομάδα λέξεων δύο φορές». β) Σαν πληροφορία (από τον εκπέμποντα σταθμό «Επειδή η επικοινωνία είναι δύσκολη κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων σε αυτό το μήνυμα θα μεταβιβαστεί δύο φορές».

– Σύνθεση των μηνυμάτων.

– Τα μηνύματα που διεκπεραιώνονται στο σύνολό τους από την κινητή αεροναυτική υπηρεσία περιλαμβάνουν τα παρακάτω μέρη με την εξής σειρά:

α) Την κλήση η οποία περιλαμβάνει τον αποδέκτη και τον εκδότη.

β) Το χείμενο.

Παράδειγμα:

(κλήση) NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ONE ZERO
(κείμενο) REQUEST SELCAL CHECK

ή

(κλήση) SWISSAIR ONE ONE ZERO NEW YORK RADIO
(κείμενο) CONTACT SAN JUAN ON FIVE SIX.

4.7. Χαρακτηριστικά κλήσης αεροναυτικών σταθμών στη ραδιοτηλεφωνία.

Οι αεροναυτικοί σταθμοί στην κινητή αεροναυτική υπηρεσία χαρακτηρίζονται από:

(α) Το όνομα της τοποθεσίας.

(β) Το όνομα της μονάδας ή της υπηρεσίας που παρέχουν.

Ο χαρακτηρισμός μιας μονάδας ή υπηρεσίας γίνεται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, εκτός από την περίπτωση, που το όνομα της τοποθεσίας ή της μονάδας/υπηρεσίας μπορεί να παραλείπεται, με την προϋπόθεση, φυσικά, ότι έχει αποκατασταθεί ικανοποιητική επικοινωνία.

Μονάδα/Υπηρεσία	Χαρακτηριστικό κλήσης
Κέντρο ελέγχου Περιοχής	CONTROL
Έλεγχος προσέγγισης	APPROACH
Έλεγχος προσέγγισης αφίξεων με RADAR	ARRIVAL
Έλεγχος προσέγγισης αναχωρήσεων με RADAR	DEPARTURE
Πύργος ελέγχου αεροδρομίου	TOWER
Έλεγχος επίγειων κινήσεων	GROUND
RADAR (γενικά)	RADAR
RADAR προσέγγισης ακριβείας	PRECISION
Ραδιογωνιομετρικός σταθμός	HOMER
Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης	INFORMATION
Εξουσιοδοτήσεις	DELIVERY
Έλεγχος χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	APRON
Επιμελητεία	DISPATCH
Αεροναυτικός σταθμός	RADIO

4.8. Χαρακτηριστικά κλήσης αεροσκαφών στη Ραδιοτηλεφωνία

Πλήρη χαρακτηριστικά κλήσης.

Το χαρακτηριστικό κλήσης ενός σταθμού αεροσκάφους της ραδιοτηλεφωνίας είναι δυνατόν να σχηματίζεται σύμφωνα με έναν από τους πιο κάτω τύπους:

Τύπος α) Το χαρακτηριστικό κλήσης από πέντε χαρακτήρες που αντιπροσωπεύουν τα στοιχεία νηολόγησης του αεροσκάφους.

Τύπος β) Το χαρακτηριστικό κλήσης από πέντε χαρακτήρες του τύπου α) του οποίου προηγείται η ραδιοτηλεφωνική σύντμηση της Εταιρείας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

Τύπος γ) Το χαρακτηριστικό κλήσης από πέντε χαρακτήρες του τύπου α) του οποίου προηγείται ο τύπος του αεροσκάφους.

Τύπος δ) Το ραδιοτηλεφωνικό αναγνωριστικό της Εταιρείας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, το οποίο ακολουθείται από τον αριθμό πτήσης.

Τύπος ε) Οι χαρακτήρες που αντιπροσωπεύουν τα στοιχεία νηολόγησης του αεροσκάφους.

Σημείωση 1: Τα χαρακτηριστικά κλήσης από 5 χαρακτήρες, που αναφέρονται στους παραπάνω α, β και γ, τύπους, αποτελούνται είτε από 5 γράμματα είτε από έναν αριθμό που ακολουθείται από 4 γράμματα σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών της ITU (No 2109).

Σημείωση 2: Τα ραδιοτηλεφωνικά αναγνωριστικά που αναφέρονται στις παραπάνω παραγράφους β και δ περιέχονται στο εγχειρίδιο ICAO «DOC» 8585 – Αναγνωριστικά για Επιχειρήσεις Εκμετάλλευσης Αεροσκαφών, Αεροναυτικές Αρχές και Υπηρεσίες.

Σημείωση 3: Αντί για τα χαρακτηριστικά κλήσης που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή (4.8) ορισμένα αεροσκάφη τα οποία δεν διέπονται από τα καθοριζόμενα σ' αυτήν, χρησιμοποιούν για ειδικούς εθνικούς λόγους, σαν χαρακτηριστικό αναγνώρισής τους κατά τη διάρκεια της πτήσης ή στο σχέδιο πτήσης, κωδικοποιημένα χαρακτηριστικά κλήσης (π.χ. HAWK 22).

Συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης.

Τα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης των αεροσκαφών, που αναφέρονται πιο πάνω, με εξαίρεση τον τύπο (δ), μπορούν να συντομευθούν.

Οι τύποι των συντομευμένων χαρακτηριστικών κλήσης έχουν ως εξής:

Τύπος α) Το πρώτο γράμμα ή ψηφίο και τα τελευταία δύο γράμματα του χαρακτηριστικού κλήσης.

Τύπος β) Το ραδιοτηλεφωνικό αναγνωριστικό της εταιρείας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, το οποίο ακολουθείται από τα τελευταία δύο γράμματα του χαρακτηριστικού κλήσης.

Τύπος γ) Ο τύπος του αεροσκάφους ο οποίος ακολουθείται από τα τελευταία δύο γράμματα του χαρακτηριστικού κλήσης.

Τύπος δ) Δεν υπάρχει συντομευμένος τύπος.

Τύπος ε) Ο πρώτος και οι τρεις τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΕΥΜΕΝΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΗΣΗΣ

	Τύπος α)	Τύπος β)	Τύπος γ)	Τύπος δ)	Τύπος ε)
Πλήρες χαρακτηριστικό κλήσης	GABCD	SPEEDBIRD GABCD	ILYUSHIN ERBCD	CLIPPER 140	N 357826
Συντομευμένο χαρακτηριστικό κλήσης	GCD	SPEEDBIRD CD	ILYUSHIN CD	Δεν υπάρχει συντομευμένος τύπος	N 826

4.9. Διαδικασίες Ραδιοτηλεφωνίας

Οι σταθμοί αεροσκαφών δεν αλλάζουν τον τύπο του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης τους, κατά τη διάρκεια της πτήσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που για λόγους ασφαλείας επιτρέπεται προσωρινά τέτοια αλλαγή μετά από οδηγίες της μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Καμία εκπομπή δεν απευθύνεται σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της απογείωσης, κατά το τελευταίο μέρος της τελικής φάσης προσέγγισης ή κατά την προσγείωση, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας.

Επίτευξη ραδιοτηλεφωνικής επικοινωνίας

Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας χρησιμοποιούνται πάντα πλήρη ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης. Σταθμός αεροσκάφους που προβαίνει σε επίτευξη επικοινωνίας πρέπει να συμμορφώνεται με τη διαδικασία κλήσης που καθορίζεται στον πιο κάτω πίνακα:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΛΗΣΗΣ ΣΤΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

	Τύπος α)	Τύπος β)	Τύπος γ)	Τύπος δ)	Τύπος ε)
Αναγνωριστικό καλούμενου σταθμού	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Αναγνωριστικό καλούντος σταθμού	GABCD	SPEEDBIRD GABCD	ILYUSHIN ERBCD	CLIPPER 140	N 357826

Σταθμός που έχει υποχρέωση να μεταβιβάσει πληροφορία σε όλους τους σταθμούς, που πιθανόν να την λάβουν, αρχίζει τη μεταβίβαση με τη γενική κλήση «ALL STATIONS», η οποία ακολουθείται από το χαρακτηριστικό κλήσης του.

Σημείωση: Σ' αυτές τις γενικές κλήσεις δεν αναμένεται απάντηση, εκτός αν ορισμένοι σταθμοί καλούνται στη συνέχεια να βεβαιώσουν λήψη.

Η απάντηση σε κλήσεις όπως οι παραπάνω γίνεται σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στον πιο κάτω πίνακα:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

	Τύπος α)	Τύπος β)	Τύπος γ)	Τύπος δ)	Τύπος ε)
Αναγνωριστικό καλούμενου σταθμού	GABCD	SPEEDBIRD GABCD	ILYUSHIN ERBGD	CLIPPER 140	N 357826
Αναγνωριστικό απαντώντος σταθμού	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Πρόσκληση για ν' αρχίσει η μεταβίβαση	GO AHEAD	GO AHEAD	GO AHEAD	GO AHEAD	GO AHEAD

Όταν ο σταθμός λαμβάνει κλήση που απευθύνεται σ' αυτόν αλλά δεν είναι βέβαιος για το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που τον καλεί, απαντά και μεταβιβάζει τα εξής: STATION CALLING... (χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού που κλήθηκε) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN.

Παράδειγμα:

(Ο σταθμός του ΚΑΪΡΟΥ απαντά).

STATION CALLING CAIRO (παύση) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN.

Οι επικοινωνίες για επίτευξη επαφής αρχίζουν με κλήση και απάντηση, εκτός αν είναι βέβαιο ότι ο καλούμενος σταθμός θα λάβει την κλήση, οπότε ο καλών σταθμός μπορεί να μεταβιβάσει το του χωρίς να περιμένει απάντηση από τον καλούμενο σταθμό.

– Συνέχιση των ράδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών μετά την επίτευξη επαφής.

Τα συντομευμένα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης που περιγράφονται στην πιο πάνω παράγρ. 4.8. χρησιμοποιούνται, όταν δεν υπάρχει πλέον πιθανότητα να προκληθεί σύγχυση, μετά την αποκατάσταση ικανοποιητικής επικοινωνίας. Οι σταθμοί των αεροσκαφών χρησιμοποιούν τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης τους, μόνον όταν έχουν κληθεί με αυτά από τους αεροναυτικούς σταθμούς.

Μετά την αποκατάσταση επαφής επιτρέπεται η συνέχιση των επικοινωνιών και προς τις δύο κατευθύνσεις, χωρίς να χρησιμοποιούνται στη συνέχεια τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης ή κλήσης των υπόψη σταθμών μέχρι το τέλος της επαφής τους.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Με σκοπό την αποφυγή πιθανής σύγχυσης, όταν μεταβιβάζονται και επαναλαμβάνονται εξουσιοδοτήσεις του ATC οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και οι πιλότοι πάντα αναφέρουν το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού αεροσκάφους προς το οποίο απευθύνεται η εξουσιοδότηση.

– Ένδειξη συχνότητας εκπομπής.

Επειδή ο χειριστής του αεροναυτικού σταθμού παρακολουθεί περισσότερες από μία συχνότητες, η κλήση που του απευθύνει άλλος αεροναυτικός σταθμός ή σταθμός αεροσκάφους, πρέπει να ακολουθείται από το ενδεικτικό της συχνότητας, που χρησιμοποιήθηκε, εκτός αν αυτή αναγνωρίζεται με άλλο τρόπο.

Παράδειγμα:

(Η ΟΑ 401 καλεί το ATHINAI RADIO στους 8875 KHZ).

ATHINAI RADIO OA 401 ON EIGHT EIGHT SEVEN FIVE (FIFE).

Όταν δεν υπάρχει πιθανότητα δημιουργίας σύγχυσης, μόνο οι δύο πρώτοι αριθμοί της HF συχνότητας (σε KHZ) απαιτούνται για την αναγνώριση του διαύλου εκπομπής.

Παράδειγμα:

(Η ΟΑ 773 καλεί το ATHINAI RADIO στους 5637 KHZ).

ATHINAI RADIO OA 773 ON FIVE SIX.

Όταν στις επικοινωνίες VHF χρησιμοποιούνται δίαυλοι διαχωριζόμενοι μεταξύ τους από 25 KHZ, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο τα 5 πρώτα ψηφία για να δείξουν τη συχνότητα εκπομπής.

Παραδείγματα:

α) Μήνυμα: ΤΟ DONLON CONTROL ζητάει από το AIR PENGUIN 801 να έρθει σε επαφή με το DOLNON RADAR στη συχνότητα 126.000 MHZ.

Φρασεολογία. AIR PENGUIN EIGHT ZERO ONE DON-

LON CONTROL CONTACT DONLON RADAR ON ONE TWO SIX DECIMAL ZERO ZERO.

β) Μήνυμα: TO DONLON CONTROL ζητάει από την AIR PENGUIN 801 να έρθει σε επαφή με το DONLON RADAR στη συχνότητα 132.675 MHZ.

Φρασεολογία: AIR PENGUIN EIGHT ZERO ONE DONLON CONTROL CONTACT DONLON RADAR ON ONE THREE TWO DECIMAL SIX SEVEN.

– Διαδικασίες δοκιμών

Ο τύπος δοκιμαστικών εκπομπών περιλαμβάνει τα εξής:

α) Το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του καλούμενου σταθμού.

β) Το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού αεροσκάφους.

γ) Τις λέξεις «RADIO CHECK».

δ) Τη συχνότητα που χρησιμοποιείται.

Παράδειγμα:

ATHINAI TOWER SXDAE RADIO CHECK ON ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE ZERO.

Η απάντηση στη δοκιμαστική εκπομπή περιλαμβάνει τα εξής:

α) Το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού αεροσκάφους.

β) Το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροναυτικού σταθμού που απαντά.

γ) Πληροφορίες που αναφέρονται στην καταληπτότητα της εκπομπής του σταθμού του αεροσκάφους.

Παράδειγμα:

SXDAE ATHINAI TOWER READING YOU FIVE (FIFE).

Η δοκιμαστική εκπομπή και η απάντηση σ' αυτή πρέπει να καταγράφονται στον αεροναυτικό σταθμό.

Όταν γίνονται δοκιμές χρησιμοποιείται η εξής κλίμακα καταληπτότητας.

Κλίμακα καταληπτότητας	– Readability scale
1. Ακατάληπτα	– Unreadable
2. Καταληπτά ορισμένες φορές	– Readable now and then
3. Καταληπτά με δυσκολία	– Readable but with difficulty
4. Καταληπτά	– Readable
5. Απόλυτα καταληπτά	– Perfectly readable

Ανταλλαγή επικοινωνιών

Οι επικοινωνίες πρέπει να είναι σύντομες, σαφείς και να χρησιμοποιείται σ' αυτές, όπου είναι δυνατό, η γνωστή φρασεολογία.

Συντομευμένες διαδικασίες επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον όταν έχει γίνει η αρχική επαφή και δεν υπάρχει πιθανότητα δημιουργίας σύγχυσης.

– Γνωστοποίηση λήψης.

Ο χειριστής που λαμβάνει, βεβαιώνεται πρώτα ότι έλαβε σωστά το μήνυμα και ύστερα γνωστοποιεί (βεβαιώνει) λήψη.

Η βεβαίωση λήψης μηνύματος από σταθμό αεροσκάφους ακολουθείται από το χαρακτηριστικό κλήσης του σταθμού του αεροσκάφους.

Παράδειγμα:

Αεροναυτικός σταθμός: S-CD SAMOS TOWER REPORT WHEN SAMOS AERODROME IN SICHT.

Σταθμός Αεροσκάφους: S-CD.

Σταθμός αεροσκάφους πρέπει να βεβαιώνει τη λήψη σημαντικών μηνυμάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή μέρους αυτών με την επανάληψή τους (READBACK), η οποία τερματίζεται, και πάλι, με τη μεταβίβαση του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης του.

Παράδειγμα:

(Εξουσιοδότηση ATC από σταθμό του δικτύου προς αεροσκάφος).

Αεροναυτικός Σταθμός	:	TWA NINE SIX THREE MADRID.
Σταθμός Αεροσκάφους	:	MADRID TWA NINE SIX THREE GO AHEAD.
Αεροναυτικός Σταθμός	:	TWA NINE SIX THREE MADRID - ATC CLEARS TWA NINE SIX THREE TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET.
Σταθμός Αεροσκάφους	:	(βεβαιώνει λήψη) CLEARED TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET TWA NINE SIX THREE.
Αεροναυτικός Σταθμός	:	MADRID.

Διορθώσεις και επαναλήψεις.

Όταν γίνει λάθος στη μεταβίβαση, τότε μεταβιβάζεται η λέξη «CORRECTION», επαναλαμβάνεται η τελευταία ομάδα ή φράση, που μεταβιβάσθηκε σωστά και στη συνέχεια ακολουθεί η σωστή μεταβίβαση του μηνύματος.

Παράδειγμα:

ATHINAI INFORMATION SXAKL OVER LMO 1230 ALTITUDE 5.500 FEET CORRECTION ALTITUDE 6.500 FEET.

Αν η διόρθωση πρέπει να γίνει με επανάληψη όλου του μηνύματος, ο χειριστής χρησιμοποιεί τη φράση «CORRECTION, I SAY AGAIN», πριν μεταβιβάσει το μήνυμα για δεύτερη φορά.

Παράδειγμα:

ATHINAI INFORMATION SXAKL OVER LMO 1225 ALTITUDE 5.500 FEET EST ALX 1300..... CORRECTION, I SAY AGAIN OVER LMO 1230 ALTITUDE 6.500 FEET EST ALX 1305.

Σύσταση: Όταν ο χειριστής που μεταβιβάζει το μήνυμα διαπιστώνει ότι η λήψη είναι δυσχεσής, τότε πρέπει να μεταβιβάσει τα ουσιώδη μέρη του μηνύματος δύο φορές.

Παράδειγμα:

ATHINAI INFORMATION SXAKL OVER LMO 1230 ALTITUDE 6.500 FEET 6500 FEET EST ALX 1305 1305.

Όταν ο χειριστής που λαμβάνει αμφιβάλλει για την ορθότητα του μηνύματος που έλαβε, ζητάει επανάληψη είτε ολόκληρου του μηνύματος είτε μέρους αυτού.

Αν απαιτείται επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος μεταβιβάζονται οι λέξεις «SAY AGAIN». Για την επανάληψη τμήματος του μηνύματος, ο χειριστής μεταβιβάζει «SAY AGAIN ALL BEFORE... (πρώτη λέξη που ελήφθη σωστά)» ή «SAY AGAIN... (λέξη, που προηγείται από το τμήμα που δεν ελήφθη)» TO (λέξη, που είναι μετά το τμήμα που δεν ελήφθη) ή «SAY AGAIN ALL AFTER... (τελευταία λέξη που ελήφθη σωστά)».

ΣΥΣΤΑΣΗ: Άλλες ειδικές πληροφορίες πρέπει να ζητούνται ως εξής: «SAY AGAIN WIND».

Αν, στη διάρκεια του ελέγχου για την ορθότητα της επανάληψης ο χειριστής διαπιστώσει ότι έγιναν λάθη σε ορισμένα μέρη, μεταβιβάζει τη φράση «NEGATIVE I SAY AGAIN» στο τέλος της επανάληψης και στη συνέχεια επαναλαμβάνει τα μέρη αυτά σωστά.

Παραδείγματα εφαρμογής των πιο πάνω:

Σταθμός Αεροσκάφους	:	ALEXANDROUPOLIS TOWER SXAKL PASSED LMO 1230 ALTITYDE 6500 FEET ALX 1305 REQUEST ALEXANDROUPOLIS ACTUAL WEATHER
Αεροναυτικός Σταθμός	:	S-KL ALEXANDROUPOLIS TOWER SAY AGAIN
Σταθμός Αεροσκάφους	:	ALEXANDROUPOLIS TOWER S-KL PASSED LMO 1230 ALTITUDE 6500 FEET ALX 1305 REQUEST ALEXANDROUPOLIS ACTUAL WEATHER
Αεροναυτικός Σταθμός	:	S-KL ALEXANDROUPOLIS TOWER SAY AGAIN ALL BEFORE ALTITUDE.
Σταθμός Αεροσκάφους	:	PASSED LMO 1230

Αεροναυτικός Σταθμός : SAY AGAIN ALTITUDE... TO REQUEST
Σταθμός Αεροσκάφους : ALTITUDE 6500 FEET EST ALX 1305
Αεροναυτικός Σταθμός : SAY AGAIN ALL AFTER REQUEST...
Σταθμός Αεροσκάφους : REQUEST ALEXANDROUPOLIS ACTUAL WEATHER.
Αεροναυτικός Σταθμός : SAY AGAIN ALTITUDE
Σταθμός Αεροσκάφους : ALTITUDE 6500 FEET
Αεροναυτικός Σταθμός : SAY AGAIN EST ALX
Σταθμός Αεροσκάφους : EST ALX 1305
Αεροναυτικός Σταθμός : EST ALX 1315 ALEXANDROUPOLIS TOWER
Σταθμός Αεροσκάφους : NEGATIVE I SAY AGAIN EST ALX 1305
Αεροναυτικός Σταθμός : EST ALX 1305 ALEXANDROUPOLIS TOWER

Αναφορές «Ομαλής πτήσης»

Όταν μεταβιβάζονται από σταθμό αεροσκάφους αναφορές «ομαλής πτήσης» αυτές περιλαμβάνουν την κλήση η οποία ακολουθείται από τις λέξεις «OPERATIONS NORMAL».

Παράδειγμα αναφοράς ομαλής πτήσης σε HF συχνότητα)
ATHINAI RADIO AIR FORCE 5124 OPERATIONS NORMAL
AIR FORCE 5124 OPERATIONS NORMAL, ATHINAI RADIO

4.10. ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

– Ακρόαση – Ώρες υπηρεσίας

Κατά τη διάρκεια της πτήσης οι σταθμοί αεροσκαφών ακρούνται, όπως καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή, και δεν διακόπτουν την ακρόαση πριν ειδοποιήσουν τους ενδιαφερόμενους αεροναυτικούς σταθμούς, εκτός αν υπάρχουν λόγοι ασφαλείας.

Σταθμοί αεροσκαφών που εκτελούν μεγάλες υπερπόντιες πτήσεις ή πτήσεις σε περιοχές πάνω από τις οποίες απαιτείται τα αεροσκάφη να φέρουν ραδιοσυσκευές διάσωσης ή ραδιοφάρους εντοπισμού αεροσκαφών σε κατάσταση ανάγκης ((ELPA, EMERGENCY, LOCATION, BEACON - AIRCRAFT), και κινδύνου VHF 121.5 MHZ, εκτός από τις περιόδους που αυτά διεξάγουν επικοινωίες σε άλλους διαύλους VHF ή βρίσκονται σε αδυναμία, λόγω περιορισμένου αριθμού ραδιοσυσκευών ή άλλης απασχόλησης του κυβερνήτη, να κάνουν ταυτόχρονα ακρόαση σε δύο διαύλους.

ΣΥΣΤΑΣΗ: Σταθμός αεροσκαφών που εκτελούν άλλες πτήσεις εκτός από αυτές που καθορίζονται πιο πάνω, πρέπει να ακροώνται συνέχεια στη συχνότητα ασφαλείας και κινδύνου VHF 121.5 MHZ, εκτός από τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία αυτά διεξάγουν επικοινωνίες σε άλλους διαύλους VHF ή βρίσκονται σε αδυναμία, λόγω περιορισμένου αριθμού ραδιοσυσκευών ή άλλης απασχόλησης του κυβερνήτη, να κάνουν ταυτόχρονα ακρόαση σε δύο διαύλους.

4.11 Αλλαγή συχνότητας σε επικοινωνίες VHF.

Ένας σταθμός αεροσκάφους ειδοποιείται από τον αρμόδιο αεροναυτικό σταθμό για την αλλαγή από μία συχνότητα σε άλλη σύμφωνα με τις καθορισμένες διαδικασίες.

Παράδειγμα:
OA 773 ATHINAI RADIO CONTACT ATHINAI CONTROL ONE TWO FIVE DECIMAL NINE ZERO
ONE TWO FIVE DECIMAL NINE ZERO OA 773.

Αν τέτοια ειδοποίηση δεν γίνει, ο σταθμός του αεροσκάφους ενημερώνει τον αεροναυτικό σταθμό πριν την αλλαγή.

Παράδειγμα:
ATHINAI RADIO OA 773 CHANGING TO ATHINAI CONTROL ONE TWO FIVE DECIMAL NINE ZERO
ATHINAI RADIO

4.12. Απώλεια επικοινωνιών

Αερεπίγειες

Όταν σταθμός αεροσκάφους αδυνατεί να αποκαταστήσει επικοινωνία με αεροναυτικό σταθμό στην καθορισμένη συχνότητα, τότε επιχειρεί να αποκαταστήσει επικοινωνία σε άλλη καταλληλότερη για τη διαδρομή συχνότητα.

Αν η προσπάθεια αυτή αποτύχει, τότε ο σταθμός αεροσκάφους επιχειρεί να αποκαταστήσει επικοινωνία με άλλο αεροναυτικό σταθμό ή σταθμό αεροσκάφους σε καταλληλότερες για την υπόψη διαδρομή συχνότητες. Επιπλέον, σταθμός αεροσκάφους που λειτουργεί σε δίχτυο, ακροάται στην κατάλληλη συχνότητα VHF για τυχόν κλήσεις από γειτονικά αεροσκάφη.

Αν οι προσπάθειες που καθορίζονται πιο πάνω αποτύχουν, ο σταθμός αεροσκάφους μεταβιβάζει το μήνυμά του δύο φορές στην καθορισμένη συχνότητα ή συχνότητες και προτάσσει τη φράση TRANSMITTING BLIND» (ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ) και αν απαιτείται, συμπεριλαμβάνει και τον αποδέκτη ή τους αποδέκτες του μηνύματος.

(Παράδειγμα τυφλής εκπομπής σε HF ή VHF συχνότητα) TRANSMITTING BLIND (ATHINAI RADIO ή ATHINAI CONTROL) OA 501 DEP IRAKLIO 1200 FL 220 EST MIL 1217 I SAY AGAIN DEP IRAKLIO 1200 FL 220 EST MIL 1217.

Σε επικοινωνίες δικτύου τα μηνύματα τυφλής μεταβίβασης πρέπει να μεταβιβάζονται δύο φορές και στις δύο συχνότητες δηλαδή την πρωτεύουσα και τη δευτερεύουσα.

Πριν γίνει αλλαγή συχνότητας, ο σταθμός αεροσκάφους οφείλει να ανακοινώσει τη συχνότητα στην οποία αλλάζει.

Ανωμαλία δέκτη

Σταθμός αεροσκάφους που αδυνατεί να αποκαταστήσει επικοινωνία λόγω βλάβης του δέκτη του, μεταδίδει αναφορές στις προγραμματισμένες ώρες ή θέσεις, στη συχνότητα που είναι σε χρήση και προτάσσει τη φράση:

TRANSMITTING BLIND, DUE TO RECEIVER FAILURE (ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ ΔΕΚΤΗ). Αυτά τα μηνύματα μεταβιβάζονται δύο φορές. Στη διαδικασία αυτή ο σταθμός αεροσκάφους αναφέρει επίσης την ώρα στην οποία προτίθεται να πραγματοποιήσει την επόμενη μεταβίβαση.

(Παράδειγμα τυφλής εκπομπής λόγω βλάβης δέκτη σε HF ή VHF συχνότητα) TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE (ATHINAI RADIO ή ATHINAI CONTROL) OA 942 LMO 1620 FL 150 CONTINUE TO ALEXANDROUPOLIS ETA ALEXANDROUPOLIS 1636 NEXT TRANSMISSION 1620 I SAY AGAIN EST LMO 1620 FL 150 CONTINUE TO ALEXANDROUPOLIS ETA ALEXANDROUPOLIS 1636 NEXT TRANSMISSION 1620.

Σταθμός αεροσκάφους στο οποίο παρέχεται έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτική εξυπηρέτηση, επιπρόσθετα από αυτά που καθορίζονται πιο πανω, μεταβιβάζει πληροφορίες σχετικές με τις προθέσεις του κυβερνήτη για τη συνέχιση της πτήσης.

4.13. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ.

4.13.1. ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση: Οι διαδικασίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης που περιλαμβάνονται στην παράγραφο αυτή έχουν εφαρμογή στη ραδιοτηλεφωνία.

4.13.2. Η ανταπόκριση κινδύνου και επείγουσας ανάγκης περιλαμβάνει όλα εκείνα τα ραδιοτηλεφωνικά μηνύματα που έχουν σχέση με καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης. Οι καταστάσεις αυτές ορίζονται ως εξής:

α) Κινδύνου: Κατάσταση απειλής από σοβαρό και /ή επικείμενο κίνδυνο και αίτηση άμεσης βοήθειας.

β) Επείγουσας ανάγκης: Κατάσταση που αφορά την ασφάλεια αεροσκάφους ή άλλου οχήματος ή ανθρώπου που επιβαίνει σ'

αυτό ή που βρίσκεται εν όψει, η οποία όμως δεν απαιτεί παροχή άμεσης βοήθειας.

4.13.3. Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAYDAY και το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης PAN, PAN χρησιμοποιούνται στην αρχή της πρώτης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης αντίστοιχα.

4.13.4. Στην αρχή της επικοινωνίας ανταποκρίσεων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης επιτρέπεται η χρήση των ραδιοτηλεφωνικών σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

4.13.5. Οι εκδότες τηλεγραφημάτων που απευθύνονται σε αεροσκάφη που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης, περιορίζουν στο ελάχιστο τον αριθμό και το περιεχόμενο των τηλεγραφημάτων που απαιτούνται κατά περίπτωση.

4.13.6. Αν δεν δοθεί στο σταθμό αεροσκάφους βεβαίωση λήψης από το σταθμό αεροσκάφους βεβαίωση λήψης από το σταθμό στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης, τότε προσφέρουν βοήθεια άλλοι σταθμοί σύμφωνα με τα καθοριζόμενα πιο κάτω:

Σημείωση: Με τη φράση «άλλοι σταθμοί» εννοείται οποιοσδήποτε άλλος σταθμός, ο οποίος έλαβε το μήνυμα κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης και αναγνωρίζει, ότι δεν δόθηκε βεβαίωση λήψης από το σταθμό στον οποίο απευθύνεται.

4.13.7. Η ανταπόκριση κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, διεξάγεται κανονικά στη συχνότητα που άρχισε αυτή, μέχρι να γίνει φανερό, ότι αυτή μπορεί πλέον να διεκπεραιωθεί καλύτερα σε κάποια άλλη συχνότητα.

Σημείωση: Σαν κατάλληλη συχνότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί η συχνότητα 121.5 MHZ ή άλλη διαθέσιμη εναλλακτική VHF ή HF.

4.13.8. Στις επικοινωνίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης γενικά, οι ραδιοτηλεφωνικές μεταβιβάσεις γίνονται σε αργό ρυθμό και με ευκρίνεια. Κάθε λέξη προφέρεται καθαρά, για διευκόλυνση της καταγραφής.

4.14. ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Ενέργειες αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο.

4.14.1. Το μήνυμα κινδύνου που εκπέμπεται από σταθμό αεροσκάφους, που βρίσκεται σε κίνδυνο, δίδεται μετά από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου «MAYDAY», που σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο 4.13.3. μεταβιβάζεται κατά προτίμηση τρεις φορές και πρέπει να:

α) Μεταβιβάζεται στη συχνότητα της αερεπίγειας επικοινωνίας που χρησιμοποιείται εκείνη τη στιγμή.

β) Περιλαμβάνει όσο το δυνατό περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία τα οποία προφέρονται με ευκρίνεια και, αν είναι δυνατό, με την εξής σειρά:

1) Το όνομα του σταθμού στον οποίο απευθύνεται (εφ' όσον ο χρόνος και οι περιστάσεις το επιτρέπουν).

2) Το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού του αεροσκάφους.

3) Τη φύση της κατάστασης κινδύνου.

4) Την πρόθεση του επικεφαλής του αεροσκάφους.

5) Τη θέση του αεροσκάφους, εκείνη τη στιγμή, το επίπεδο (π.χ. το επίπεδο πτήσης, ύψος κ.λπ.) και την πορεία του.

(βλέπε πιο κάτω παραδείγματα παραγράφων Ι 1 και 2).

Σημείωση 1: Τα καθοριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να συμπληρωθούν και με τα εξής:

α) Τη μεταβίβαση, από το σταθμό του αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο, μηνύματος κινδύνου στη συχνότητα κινδύνου 121,5 MHZ ή σε άλλη συχνότητα της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας, αν αυτό κριθεί αναγκαίο ή επιθυμητό.

Ας σημειωθεί ότι στη συχνότητα κινδύνου δεν εκτελούν συνεχή ακρόαση όλοι οι αεροναυτικοί σταθμοί.

β) Τη μεταβίβαση, από αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο, μηνύματος κινδύνου, με απροειδοποίητη εκπομπή αν ο χρόνος και οι περιστάσεις το καθιστούν αναγκαίο ή επιθυμητό.

γ) Τη χρησιμοποίηση από σταθμό αεροσκάφους των ραδιοτηλεφωνικών συχνοτήτων της κινητής ναυτικής υπηρεσίας, δηλαδή εκείνων των συχνοτήτων στις οποίες εκτελούν ακρόαση σταθμοί πλοίων, παράκτιοι σταθμοί κ.λπ.

δ) Τη χρησιμοποίηση από σταθμό αεροσκάφους, όλων των μέσων που έχει στη διάθεσή του, για να προσελκύσει την προσοχή και να γνωστοποιήσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται (περιλαμβάνεται και η λειτουργία του κατάλληλου κώδικα και μεθόδου MODE του δευτερεύοντος RADAR (SSR).

ε) Τη χρησιμοποίηση από οποιοδήποτε σταθμό όλων των μέσων που έχει στη διάθεσή του για παροχή βοήθειας στο αεροσκάφος που κινδυνεύει.

Σημείωση 2: Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα κινδύνου είναι κανονικά ο σταθμός ο οποίος βρίσκεται σε επικοινωνία με το αεροσκάφος, ή εκείνος στην περιοχή ελέγχου του οποίου βρίσκεται το αεροσκάφος) (βλέπε πιο κάτω παράδειγμα παραγράφου Ι1).

Ενέργειες σταθμού στον οποίο απευθύνεται μήνυμα κινδύνου ή του πρώτου σταθμού που βεβαιώνει τη λήψη του.

(βλέπε πιο κάτω παραδείγματα παραγράφων Ι1 και 2).

4.14.2. Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται ο σταθμός του αεροσκάφους που κινδυνεύει ή ο πρώτο σταθμός που βεβαίωσε τη λήψη μηνύματος κινδύνου:

α) Βεβαιώνει αμέσως τη λήψη του μηνύματος.

β) Αναλαμβάνει τον έλεγχο των επικοινωνικών ή μεταβιβάζει συγκεκριμένα και καθαρά αυτή την υπευθυνότητα και αν η μεταβίβαση πραγματοποιηθεί, ενημερώνει σχετικά το σταθμό του αεροσκάφους.

γ) Αναλαμβάνει αμέσως τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλισθεί η παροχή, όσο το δυνατό γρηγορότερα, όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες.

1) Στην αρμόδια μονάδα ATS.

2) Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή στον αντιπρόσωπό της, μετά από σχετική προσυμφωνία.

Σημείωση: Η ενημέρωση της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δεν έχει προτεραιότητα ως προς οποιαδήποτε άλλη ενέργεια η οποία αποσκοπεί στην ασφάλεια του αεροσκάφους που κινδυνεύει ή άλλου αεροσκάφους στην περιοχή, ή που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων στην περιοχή.

δ) Προειδοποιεί, κατάλληλα, άλλους σταθμούς προκειμένου να εμποδιστεί η μεταβίβαση άλλης τηλεπικοινωνιακής κίνησης στη συχνότητα διεξαγωγής των επικοινωνιών κινδύνου.

Επιβολή σιγής.

4.14.3. Ο σταθμός που βρίσκεται σε κίνδυνο ή διευθύνει την ανταπόκριση κινδύνου, επιτρέπεται να επιβάλει σιγή, είτε σε όλους τους σταθμούς της κινητής υπηρεσίας της περιοχής, είτε σε οποιοδήποτε σταθμό, ο οποίος παρεμβάλλεται στην ανταπόκριση κινδύνου. Τις σχετικές οδηγίες απευθύνει σε όλους τους σταθμούς ή προς ένα μόνο σταθμό ανάλογα με την περίπτωση. Σε όλες τις περιπτώσεις μεταβιβάζει τα εξής:

STOP TRANSMITTING.

Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου MAYDAY.

(Βλέπε πιο κάτω παράδειγμα παραγράφου ΙΙ).

4.14.4. Το δικαίωμα μεταβίβασης των σημάτων που καθορίζονται στην πιο πάνω παράγρ. 4.14.3 επιφυλάσσεται για το σταθμό του αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο και το σταθμό ο οποίος ελέγχει την ανταπόκριση κινδύνου.

Ενέργειες των υπόλοιπων σταθμών

4.14.5. Οι επικοινωνίες κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών, γι' αυτό, κάθε σταθμός που γνωρίζει την ύπαρξη τέτοιων επικοινωνιών, δεν μεταβιβάζει μηνύματα στη συχνότητα που χρησιμοποιείται για επικοινωνίες κινδύνου εκτός αν:

α) Η κατάσταση κινδύνου ακυρώθηκε ή η ανταπόκριση κινδύνου τελείωσε.

β) Όλη η ανταπόκριση κινδύνου μεταφέρθηκε σε άλλες συχνότητες.

γ) Δοθεί άδεια από το σταθμό που διευθύνει τις επικοινωνίες.

δ) Ο ίδιος προτίθεται να προσφέρει βοήθεια.

4.14.6. Κάθε σταθμός που είναι ενήμερος της διεξαγωγής ανταπόκρισης κινδύνου, αλλά αδυνατεί να βοηθήσει το σταθμό του αεροσκάφους που κινδυνεύει, συνεχίζει, παρ' όλα αυτά, να την παρακολουθεί, μέχρις ότου βεβαιωθεί ότι εξασφαλίστηκε η παροχή βοήθειας στο αεροσκάφος.

Τέλος επικοινωνιών κινδύνου και τέλος σιγής.

4.14.7. Όταν ο σταθμός βεβαιωθεί ότι δεν βρίσκεται πια σε κίνδυνο, μεταβιβάζει μηνύματα ακύρωσης της κατάστασης κινδύνου.

(Βλέπε πιο κάτω παράδειγμα παραγράφου III.α.)

4.14.8. Όταν ο σταθμός που διευθύνει τις επικοινωνίες κινδύνου διαπιστώσει ότι η κατάσταση κινδύνου περατώθηκε, αναλαμβάνει αμέσως τις αναγκαίες ενέργειες ώστε να πληροφορήσει το ταχύτερο δυνατό την:

1) Αρμόδια μονάδα ATS.

2) Ενδιαφερόμενη επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ή τον αντιπρόσωπό της, σύμφωνα με ρυθμίσεις που έχουν προκαθορισθεί.

4.14.9. Η επικοινωνία κινδύνου και η κατάσταση σιγής τελειώνουν με τη μεταβίβαση μηνύματος που περιλαμβάνει τις λέξεις «DISTRESS TRAFFIC ENDED» στη συχνότητα (ή συχνότητες) που χρησιμοποιήθηκαν για την ανταπόκριση κινδύνου. Το μήνυμα αυτό δίδεται μόνο από το σταθμό ο οποίος είχει αναλάβει τη διεύθυνση των επικοινωνιών και μετά τη λήψη του μηνύματος που καθορίζεται στην πιο πάνω παράγρ. 4.14.7. αφού προηγουμένως εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια αρχή.

(Βλέπε πιο κάτω παράδειγμα παραγράφου III.β.)

4.15. ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Ενέργειες σταθμού αεροσκάφους που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

4.15.1. Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης που μεταβιβάζεται από σταθμό αεροσκάφους που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης, εκτός του ότι δίδεται μετά από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης PAN, PAN το οποίο μεταβιβάζεται κατά προτίμηση τρεις φορές και η κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται όπως η Γαλλική λέξη «panne», πρέπει να:

α) Μεταβιβάζεται στη συχνότητα που χρησιμοποιείται εκείνη τη στιγμή.

β) Περιλαμβάνει όσο το δυνατό περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία, τα οποία προφέρονται με ευκρίνεια, και αν είναι δυνατό, σύμφωνα με την εξής σειρά:

(1) Το όνομα του σταθμού στον οποίο απευθύνεται.

(2) Το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού του αεροσκάφους.

(3) Τη φύση της κατάστασης επείγουσας ανάγκης.

(4) Την πρόθεση του επικεφαλής του αεροσκάφους.

(5) Τη θέση του αεροσκάφους εκείνη τη στιγμή, το επίπεδο (π.χ. επίπεδο πτήσης,ύψος, κ.λπ. και την πορεία του).

(6) Οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

(Βλέπε πιο κάτω παράδειγμα παραγράφου IV).

Σημείωση: Τα καθοριζόμενα στην πιο πάνω παραγρ. 4.15.1 δεν αποκλείουν τη μεταβίβαση από το σταθμό αεροσκάφους μηνύματος επείγουσας ανάγκης με γενική εκπομπή, αν ο χρόνος και οι περιστάσεις καθιστούν τη διαδικασία αυτή προτιμητέα.

Σημείωση 2: Ο σταθμός στον οποίο απευθύνεται το μήνυμα επείγουσας ανάγκης είναι, κανονικά, ο σταθμός ο οποίος βρίσκεται σε επικοινωνία με το αεροσκάφος, ή εκείνος στην περιοχή ελέγχου του οποίου πετάει.

Ενέργειες σταθμού προς τον οποίο απευθύνεται μήνυμα επείγουσας ανάγκης ή του πρώτου σταθμού που βεβαιώνει τη λήψη του.

4.15.2. Ο σταθμός, στον οποίο αναφέρθηκε κατάσταση επείγουσας ανάγκης από σταθμό αεροσκάφους ή από τον πρώτο σταθμό που βεβαίωσε λήψη μηνύματος επείγουσας ανάγκης:

α) Βεβαιώνει λήψη του μηνύματος.

β) Αναλαμβάνει αμέσως τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλιστεί, το ταχύτερο δυνατό, η παροχή όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες:

(1) Στην αρμόδια μονάδα ATS.

(2) Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή, στον αντιπρόσωπό της, σύμφωνα με ρυθμίσεις που έχουν προκαθορισθεί.

Σημείωση: Η υποχρέωση για ενημέρωση της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν έχει προτεραιότητα ως προς οποιαδήποτε άλλη ενέργεια, η οποία αποσκοπεί στην ασφάλεια του αεροσκάφους που κινδυνεύει ή άλλου αεροσκάφους στην περιοχή, ή που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων στην περιοχή.

γ) Αν απαιτείται, ασκεί έλεγχο των επικοινωνιών.

Ενέργειες των υπόλοιπων σταθμών.

4.15.3. Οι επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης, έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών εκτός από τις επικοινωνίες κινδύνου, και λαμβάνονται μέτρα από όλους τους σταθμούς ώστε να μην παρεμβάλλονται στις επικοινωνίες αυτές.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ.

I. ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΑΠΕΥΘΥΝΟΜΕΝΟ:

1. ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΠΟΔΕΚΤΗ

α) Σήμα κινδύνου MAYDAY MAYDAY MAYDAY.

β) Μήνυμα κινδύνου (απευθυνόμενο σε συγκεκριμένο αποδέκτη):

Μήνυμα κινδύνου	
(1) Αποδέκτης σταθμός	WALDEN TOWER
(2) Χαρακτηριστικό σταθμών αεροσκάφους	GABCD
(3) Φύση κινδύνου	ENGINE FAILED
(4) Προθέσεις κυβερνήτη	WILL ATTEMPT TO LAND YOUR FIELD
(5) Παρούσα θέση, επίπεδο, πορεία	5 MILES SOUTH (OF YOUR FIELD), 4.000 FEET HEADING 360

– ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΠΟΔΕΚΤΗ:

α) Βεβαίωση λήψης μηνύματος κινδύνου: GABCD WALDEN TOWER ROGER MAYDAY.

β) Ανάληψη άμεσων ενεργειών: CLEARED STRAIGHT-IN RUNWAY 35 WIND 360 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008, YOU ARE NUMBER ONE.

2. ΣΕ ΜΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΑΠΟΔΕΚΤΗ

α) Σήμα κινδύνου
β) Μήνυμα κινδύνου (σε μη συγκεκριμένο αποδέκτη) MAYDAY MAYDAY MAYDAY

Μήνυμα κινδύνου	
(1) Αποδέκτης σταθμός	—
(2) Χαρακτηριστικό σταθμών αεροσκάφους	GABCD
(3) Φύση κινδύνου	ENGINE ON FIRE
(4) Προθέσεις κυβερνήτη	UNABLE TO MAINTAIN HEIGHT, MAKING FORCED LANDING
(5) Παρούσα θέση, επίπεδο, πορεία	20 MILES SOUTH OF WALDEN PASSING 3000 FEET HEADING 360

– ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ

α) Βεβαίωση λήψης μηνύματος κινδύνου: GABCD WALDEN TOWER ROGER MAYDAY.

β) Ανάληψη άμεσων ενεργειών: Ενδεχομένως όχι πάντα από το σταθμό που πρώτος βεβαίωσε λήψη του πιο πάνω σήματος και μηνύματος κινδύνου αλλά από οποιοδήποτε εμπλεκόμενο ή εμπλεκόμενους σταθμούς που μπορούν να προσφέρουν βοήθεια.

II ΕΠΙΒΟΛΗ ΣΙΓΗΣ:

α. ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟ ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΕΙ ΤΗΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	β. ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟ ΠΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ
(1) ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ: ALL STATIONS WALDEN TOWER STOP TRANSMITTING, MAYDAY	ALL STATIONS GABCD STOP TRANSMITTING, MAYDAY
ή OR	OR
(2) ΠΡΟΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΣΤΑΘΜΟ: FASTAIR 345 WALDEN TOWER STOP TRANSMITTING, MAYDAY	FASTAIR 345 GABCD STOP TRANSMITTING, MAYDAY

III. ΤΕΛΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΙΓΗΣ:

α) Σταθμός Αεροσκάφους	: WLDEN TOWER G-CO CANCEL DISTRESS, ENGINE SERVICEABLE, RUNWAY IN SIGHT, REQUEST LANDINC.
Αεροναυτικός Σταθμός	: G-DC CLEARED TO LAND RWY 35.
Σταθμός Αεροσκάφους	: RUNWAY 35 CLEARED TO LAND G-CD.
β) Αεροναυτικός Σταθμός	: ALL STATIONS WALDEN TOWER DISTRESS TRAFFIC ENDER.

IV. ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Σταθμός Αεροσκάφους	: PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN TOWER GABCD C172 10 MILES NORTH AT 2000 FEET VMC, PASSENGER WITH SUSPECTED HEART ATTACK REQUEST PRIORITY LANDING.
Αεροναυτικός Σταθμός	: G-CD WALDEN TOWER NUMBER I STRAIGHT-IN RUNWAY 17 WIND 180 DEGREES 10 KNOTS QNH 1008, AMBULANCE REQUESTED.
Σταθμός Αεροσκάφους	: RUNWAY 17 QNH 1008 G-CD.

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ